POLSKA NA MORZU

PISMO LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Nr. 5 | WARSZAWA, MAJ 1935 | ROK 2



Z WYBRZEŻA I MORZA

Ruch towarowy portu gdyńskiego. Ogólne obroty towarowe portu gdyńskiego za miesiąc marzec r. b. osiągnęły rekordową cyfrę blisko **715 tysięcy ton;** w porównaniu zatem do lutego r. b. wzrosły o prawie 229 tysięcy ton, a w porównaniu do marca r. ub. — o blisko 129 tysiecy ton. Rekordową zwłaszcza cyfrę osiągnął przewóz zamorski, który wyniósł 138 i pół tysiąca ton, zwiększając się prawie dwukrotnie w porównaniu do lutego r. b.

Zbliżenie Wileńszczyzny do Gdyni. Wywóz z Wileńszczyzny i Nowogródzkiego idzie obecnie w znacznym stopniu przez porty zagraniczne: Kłajpedę, Rygę i Królewiec, czego powodem jest przedewszystkiem fakt, że przestrzeń kolejowa z Wileńszczyzny do Gdyni jest znacznie większa, niż do powyższych portów. W dniu 4 marca r. b. Rada Ministrów powzięła uchwałę, która zbliży ziemie północno-wschodnie Polski do Gdyni; uchwała ta dotyczy budowy **kolei Mława — Ostrołęka**, skracającej drogą do Gdyni o blisko 100 km. Obniży to koszt przewozu towarów z Wileńszczyzny i Nowogródzkiego do Gdyni, z których najważniejsze są len, zboże i drzewo.

Połowy morskie w marcu r. b. Na wybrzeżu polskiem złowiono w przeciągu miesiąca marca r. b. ogółem przeszło **2.180 tysięcy kg. ryb.** Główną pozycję stanowiły szproty, których złowiono ponad 1.800 tysięcy kg. Połowy płastug i wątłuszy, na które rybacy polscy wyjeżdżali na kutrach aż pod Bornholm, nie dały tak pomyślnych wyników, jak w roku ubiegłym.

Polska flota handlowa. Główny Urząd Statystyczny ogłosił ostatnio zestawienie, z którego wynika, że polska flota handlowa składa się obecnie z 57 **statków** o ogólnej pojemności ponad **64 tysiące ton rej. brutto.** W liczbie tej znaduje się 37 statków parowych i 20 statków motorowych. Jeżeli porównamy obecny stan polskiej floty handlowej ze stanem z r. 1930, to widzimy, że w przeciągu tych 6 lat liczba statków zwiększyła się przeszło dwukrotnie, bo w r. 1930 było tylko 25 statków. Przybyło zwłaszcza statków motorowych, a mianowicie: **z 2 statków motorowych w r. 1930 na 20 statków w roku bieżącym.**

Gdańska flota handlowa składa się z **52 statków** o ogólnej pojemności blisko **276 tysięcy t. r. br.,** w tem 28 statków parowych i 24 statki motorowe.

Nowe kontrtorpedowce. W dniu 29 marca Rząd Polski podpisał umowę z angielską stocznią okrętową w Cowes na budowę dla Polski dwóch kontrtorpedowców. Według opracowanych planów, wyporność tych jednostek wyniesie nieco ponad 2000 ton, długość 114 m, szerokość 11 m. Roboty mają być rozpoczęte natychmiast, a wykończenie budowy jest przewidziane na jesień r. 1937.

Te nowe jednostki wzmocnią poważnie stan naszej floty wojennej

Z życia polskiej marynarki wojennej. Okres zimowej bezczynności kończy się już i wszystkie jednostki floty przygotowują się do letniego pływania. W tym roku przewiduje się szereg ćwiczeń pojedyńczych i zespołowych oraz podróże zagraniczne, które rozpocznie O. R. P. „Iskra". W maju wychodzi „Iskra" w podróż na okres czterech miesięcy z podchorążymi marynarki.

Wybory w Gdańsku. W dniu 7 kwietnia odbyły się w Gdańsku wybory do sejmu t. zw. Volkstagu. Hitlerowcy, którzy przyśpieszyli wybory, rozwiązując Senat, mieli nadzieję, że uzyskają większość, niezbędną dla zmiany konstytucji W. M. Gdańska. Zawiedli się jednak w swoich oczekiwaniach. Uzyskali wprawdzie w porównaniu z poprzedniemi wyborami w r. 1933 głosów więcej, ale mimo to mają obecnie zaledwie 60 proc. ogólnej ilości głosów, gdy kwalifikowana większość wynosi 66 proc.

Polacy, w porównaniu z poprzedniemi wyborami, zyskali o zgórą 2 tysiące głosów, otrzymując tym razem 8.751 głosów.

Przebieg wyborów był bardzo burzliwy i Komisarz Generalny R. P., min. Papèe musiał dwukrotnie interwenjować w Senacie w sprawie nieprawidłowości i nadużyć wyborczych.

„Elemka" w Gdyni. W dniu 30 marca przyszedł do Gdyni żaglowiec motorowy „Elemka", należący do Ligi Morskiej i Kolonjalnej. Zaopatruje się on obecnie w materjały i inwentarz, poczem ruszy w pierwszą podróż morską.

Wyjście w morze

Do jednej z najbardziej emocjonujących chwil dla marynarza zwłaszcza nowicjusza, bezwątpienia zaliczyć można wyjście okrętu w dalszą podróż morską.

W wyobraźni marynarza otwierają się perspektywy ujrzenia czegoś nowego, nieznanego mu, przeżycia sztormów (burz) morskich, i wrażeń których jeszcze nie zaznał, jednem słowem, uczucia „podróży w niewiadome".

Nastrój podniecenia podróżnego udziela się również i całej załodze, która zawczasu czyni wszelkie przygotowania, aby jak najlepiej przedstawić się na obcych wodach.

Wszystkie części okrętu poddane są starannemu czyszczeniu, skrobaniu, polerowaniu; zewnętrzne zaś burty i nadbudówki maluje się świeżą farbą.

Zastępca dowódcy pracuje bez wytchnienia, gdyż na nim spoczywa odpowiedzialność za całokształt przygotowań do podróży, za wygląd zewnętrzny zarówno okrętu jak i załogi.

Do okrętu stojącego na cumach u nabrzeża, podchodzą krypy z ropą naftową lub węglem bunkrowym, z których natychmiast rozpoczyna się przeładowywanie paliwa i smarów do rezerwowych zbiorników okrętowych, względnie bunkrów czyli składów węglowych.

Z hydrantów nabrzeżnych ciągną się długie węże parciane, za pomocą których napełnia się zbiorniki okrętowe słodką wodą, przeznaczoną nietylko do picia, lecz i do zasilania kotłów parowych. — Dla człowieka nieobeznanego z warunkami morskiemi wygląda to na paradoks, a jednak tak być musi, gdyż z powodu zawartej w niej soli, woda morska nie zdatna jest ani do picia, ani do kotłów parowych, w których po wyparowaniu pozostawiłaby gruby osad rozmaitych soli chemicznych, powodujących ich zniszczenie.

Szczególnie dużo zachodu wymaga przygotowanie do podróży maszyn i kotłów.

Zawczasu więc, na kilka godzin przed wyjściem w morze, rozpoczyna się stopniowe ogrzewanie kotłów i podnoszenie ciśnienia pary, którą ogrzewa się maszyny główne i mechanizmy pomocnicze.

Wreszcie, kilka próbnych gwizdków i ryków syreny okrętowej na zakończenie tych przygotowań do drogi.

Z kabiny dowódcy pada rozkaz i wnet dzwonki alarmowe, piszczałki bosmańskie i trąbka sygnalisty dają znak załodze do odkotwiczenia.

Ludzie jak szczury z nory wybiegają z pod pokładu i w szybkiem tempie rozpraszają się po całym okręcie, każdy na wyznaczone stanowisko zwane „miejscem alarmowem". Na pokład i mostek wychodzą oficerowie ubrani w płaszcze nieprzemakalne, z lornetkami zawieszonemi na paskach skórzanych.

Rozlegają się komendy i jedna za drugą padają do wody cumy (liny) stalowe i konopne, które dotychczas trzymały okręt na uwięzi przy nabrzeżu portowem. — Zrzucone ze słupków (polerów) brzegowych liny okrętowe zostają wciągnięte przez załogę i starannie zwinięte na pokładzie okrętu. Tymczasem jeden lub dwa pomocnicze stateczki zwane holownikami, podają na okręt końce swych lin, aby pomóc mu wyjść z ciasnego miejsca na szerszy obszar wodny portu. Z chwilą gdy ostatnia lina łącząca okręt z brzegiem została zrzucona, następuje zmiana bander czyli chorągwi okrętowych. Wtedy na głównym maszcie podnosi się banderę pochodową, zaś z drzewca na rufie okrętu, w tym samym czasie, opuszcza się w dół wiszącą dotychczas banderę t. zw. postojową. Holowniki sapiąc obracają zwolna okręt dziobem ku wyjściu portowemu, poczem na dany znak przez dowódcę okrętu, puszczają liny okrętowe i prędko odchodzą w bok, aby nie przeszkadzać ruchowi okrętu przy wyjściu z portu na otwarte morze. Telegraf maszynowy znajdujący się na mostku daje sygnał do maszyn okrętowych i wnet za rufą kotłuje się woda spieniona przez śruby okrętowe.

Kończą się wreszcie ceremonje pożegnalne, nabierając szybkości okręt wychodzi poza granice portowe w otwarte morze, pozostawia za sobą smugę piany wodnej, zamglone kurzem i dymem wybrzeża ojczyste.

Odtąd rozpoczyna się dla załogi okrętowej nowy okres życia, na skrawku własnej Rzeczpospolitej Polskiej, ograniczonym burtami okrętu płynącego na bezmiarze zdradliwych wód morskich. Odtąd, życie okrętowe tętnić będzie bez przerwy, w dzień i w nocy jednostajnie przez cały okres podróży.

J. Woźnicki.

Marynarka handlowa

Nasza marynarka handlowa rozwija się z każdym rokiem: coraz więcej przybywa nam statków, Szkoła Morska co roku wypuszcza nowy zastęp przyszłych „wilków morskich"; okręty, płynące pod polską banderą, zawijają do odległych obcych portów.

Zarząd polskiej floty handlowej spoczywa w rękach czterech towarzystw okrętowych: „Żeglugi Polskiej", „Towarzystwa Transatlantyckiego (w skrócie P. T.), „Towarzystwa Polsko-Brytyjskiego" (w skrócie Pol-Brit) i Towarzystwa „Polska-Rob". Towarzystwa te posiadają ogółem 55 statków większych. Jaka jest organizacja pracy na statku i jakie są stopnie członków załogi?

Statkiem dowodzi kapitan, cała zaś służba podzielona jest na trzy działy: a) pokładowy czyli nawigacyjny, b) maszynowy, c) administracyjny.

Na czele działu pokładowego stoi sam ***kapitan,*** mający do pomocy *oficerów-nawigatorów;* na czele załogi pokładowej — ***bosman,*** któremu podlegają *marynarze starsi, młodsi* i *chłopcy okrętowi.*

Działem maszynowym kieruje *pierwszy mechanik* z *pomocnikami;* niższa obsługa maszynowa składa się ze *smarowników, palaczy* i *węglarzy.*

Administracja statku podlega *intendentowi* statku, który sprawuje swe czynności przy pomocy *asystentów;* ci zaś sami kierują poszczególnemi działami i podwładnymi im *stewardami* różnych stopni.

Wreszcie na każdym statku znajduje się radjostacja pod kierownictwem pierwszego *radjotelegrafisty.*



1) 2) 3) 4)

1) Kapitan.
2) I oficer nawig., I oficer mech., intendent, doktór.
3) II oficer nawig., II oficer mech., I radjotelegrafista.
4) III i ewent. IV i V oficer naw., III i ewent. IV i V oficer mech., II radjotelegrafista.

Działy poszczególne można odróżnić na podstawie tła, na którem naszyte są złote galony. Kolor tła nie jest jednak ustalony przepisowo dla poszczególnych działów dla wszystkich okrętów — zależy to od zarządzeń danego towarzystwa okrętowego.

Stanowisko członków załogi statku jest określane podług stopni i wykonywanych czynności. Odznaki na mundurach nosi się w zależności nie od posiadanego stopnia, ale od czynności, jaką się pełni na statku, z tem wszakże zastrzeżeniem, że nie można zajmować stanowiska wyższego niż na to pozwala posiadany stopień.

Oficerowie marynarki handlowej dzielą się na *oficerów nawigacyjnych* i *oficerów-mechaników.* Stopnie oficerskie odpowiadają uprawnieniu oficerów do odbywania dalszej lub bliższej żeglugi na mniejszych lub większych statkach. Żegluga dzieli się na:

1) *przybrzeżną* — do 50 mil morskich od granic Polski.

2) *małą* — na morzu Bałtyckiem i Północnem,

3) *wielką* — obejmującą wszystkie wody.

Najniższym stopniem oficera nawigacyjnego jest *szyper II klasy.* Ma on prawo dowodzić towarowemi statkami do 200 ton wagi brutto i to tylko w żegludze przybrzeżnej.

Szyper I klasy dowodzi wszelkiemi statkami w żegludze przybrzeżnej, statkami rybackiemi i holownikami w żegludze małej.

Porucznik żeglugi małej może być młodszym pomocnikiem kapitana na wszystkich statkach i w każdej żegludze.

Porucznik żeglugi wielkiej ma prawo dowodzić statkami towarowemi do 1.000 ton w żegludze małej.

Kapitan żeglugi małej dowodzi wszelkiemi statkami w małej żegludze.

Kapitan żeglugi wielkiej — wszelkiemi statkami w każdej żegludze.

Dla oficerów - mechaników granice ich uprawnień stanowi siła maszyn. W tym celu podzielono statki na 3 kategorje w zależności od siły maszyn parowych lub motorów.

Najniższym stopniem oficerskim w dziale maszynowym jest *maszynista okrętowy II klasy,* następnym — *maszynista okrętowy I klasy.*

Mechanik III klasy kieruje maszynami słabszemi.

Mechanik II klasy może kierować maszynami słabszemi i silniejszemi.

Mechanik I klasy — maszynami wszystkich kategoryj.

J. S.

Co w naszem morzu żyje

Ssaki i ptaki

Każdego, kto chce poznać życie naszego Bałtyku, interesują przedewszystkiem zwierzęta duże, a szczególnie te, które dla nas mają jakieś znaczenie praktyczne. Wszyscy więc zapytują o ryby morskie i z zaciekawieniem przyglądają się najpospolitszej flondrze, a ci, co wiedzą, że nietylko ryby powinno się w morzu znajdować, dowiadują się też i o inne zwierzęta.

Opowiemy kolejno o tych zwierzetach, żyjących w morzu lub na morzu, które ze względu na pewne cechy budowy noszą miano kręgowców, czyli zwierząt mających szkielet kostny, którego część nazywa się kręgosłupem. Jak wiadomo, do kręgowców należą zwierzęta ssące, czyli ssaki, ptaki, gady, płazy i ryby. Ponieważ w Bałtyku niema ani gadów, np. żółwi, które żyją w różnych innych morzach, ani płazów, — więc liczą się tu tylko ssaki, ptaki oraz najliczniejsze i najważniejsze — ryby.

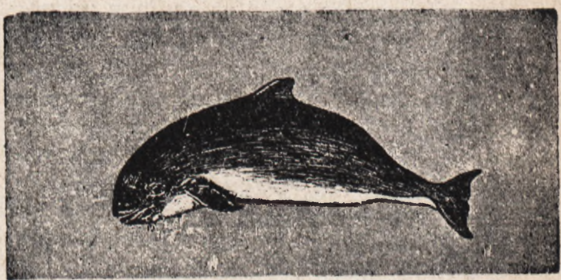
Zaczniemy od ssaków. Z pośród kilkunastu gatunków ssaków morskich, t. j. stale żyjących w morzu, w Bałtyku naszym spotykane są dwa, a mianowicie: foka, zwana foką szarą i t. zw. delfin, czyli morświn.

Foki w dawnych czasach musiały częściej odwiedzać nasze morze, i różne ich gatunki wtedy bywały na naszych wodach. Dziś foka należy do rzadkości, i nie co roku nawet widują ją rybacy w małych stadkach, liczących po kilka sztuk. Najczęściej zdarza się to jesienią, lub pod wiosnę, — wtedy na pustych plażach można zobaczyć jak wylegujące się te zwierzęta zastępują letników w plażowych kostjumach.

Morświny są dość pospolite. Bywają u nas przez cały rok i czasami fale wyrzucą na brzeg delfina, zabitego przez rybaków.

Zwierzęta te bowiem, jakkolwiek bardzo ładnie wyglądają, zwłaszcza, gdy płynąc przy statku, zręcznie wyskakują z wody, pokazując raz czarny grzbiet, to znów białosrebrzysty brzuch, są jednak prześladowane i tępione. Trudno się dziwić. Morświn należy do wielkich rabusiów morza.

Niedość, że łowi mnóstwo ryb, lecz jeszcze drze sieci rybakom, a zwierzę to duże, gdyż dochodzi czasem do 2 metrów długości i 300 kg. wagi.



Morświn

Więcej ssaków w naszem morzu niema. Wprawdzie historja zanotowała, że w r. 1874 pod Gdańskiem znaleziono wyrzuconego przez fale wieloryba, ale to przypadek tak rzadki, aby wieloryb pokazał się na Bałtyku, że kto wie, kiedy się znowu powtórzy.

Inaczej jest natomiast, jeśli chodzi o ptaki. Tych jest dużo, a nawet w pewnych porach roku bardzo dużo.

Bywając nad morzem prawie wyłącznie w lecie, widzieliśmy tylko pospolite mewy, czasami można zauważyć przelatujące nisko nad falami jakieś czarne kaczki, wreszcie na piasku nadbrzeżnym ptaki morskie, które przypominają nasze czajki.

I ktoby tylko w lecie obserwował ptaki nad morzem, ten musiałby mniemać, że jest ich bardzo niewiele. Zupełnie mylny pogląd. Nawet w lecie przyglądając się mewom możemy zauważyć, że jest ich kilka gatunków, i mała „mewa śmieszka", i wielka mewa morska, dochodząca wymiarami wielkości indyka. Ten gatunek nie zbliża się zanadto do łodzi, statków i ludzi, lecz widzieć ją można dość często.

Między Rewą a Kuźnicą znajduje się ławica piaszczysta, na której gnieżdżą się różne gatunki ptaków morskich, lecz najwięcej jest ich na naszem morzu jesienią, w zimie i na wiosnę. Gdy zaczną się przeloty jesienne, gdy z dalekiej północy, wobec zbliżającej się zimy, masy ptactwa ciągnąć będą na południe, tysiące kaczek, nurów, perkozów, kormoranów, gęsi i innych zatrzymują się na naszych wodach. Jedne odpoczną, przeżywią przez dni kilka i polecą dalej za uciekającem słońcem, inne zostają u nas dłużej, często przez całą zimę. Dla tych ptaków na

naszem morzu jest już dość ciepło, jest co jeść, czegóż jeszcze trzeba?

Na wiosnę poczynając od marca, zjawiają się znów z powrotem ptaki wracające na północ, na lęgi... i wtedy ponownie jest ich bardzo dużo. Są na zatoce, są też i na pełnem morzu, ogromnemi stadami obsiadają fale i godzinami kołysząc się na nich, bacznie spoglądają, czy nie zbliża się łódź, a w niej największy ich wróg, człowiek.

Obecnie jednak nie potrzebują się już tak bardzo obawiać ludzi. Prawo zabrania polować na zatoce, czyli Małem Morzu i na morzu do pewnej odległości.

Trzeba jednak zauważyć, że ptaki te nie mają większego znaczenia gospodarczego, gdyż mięso ich, jakkolwiek jadalne, jest zwykle przepojone zapachem tranu i ryb morskich i z tego powodu spożywane niechętnie.

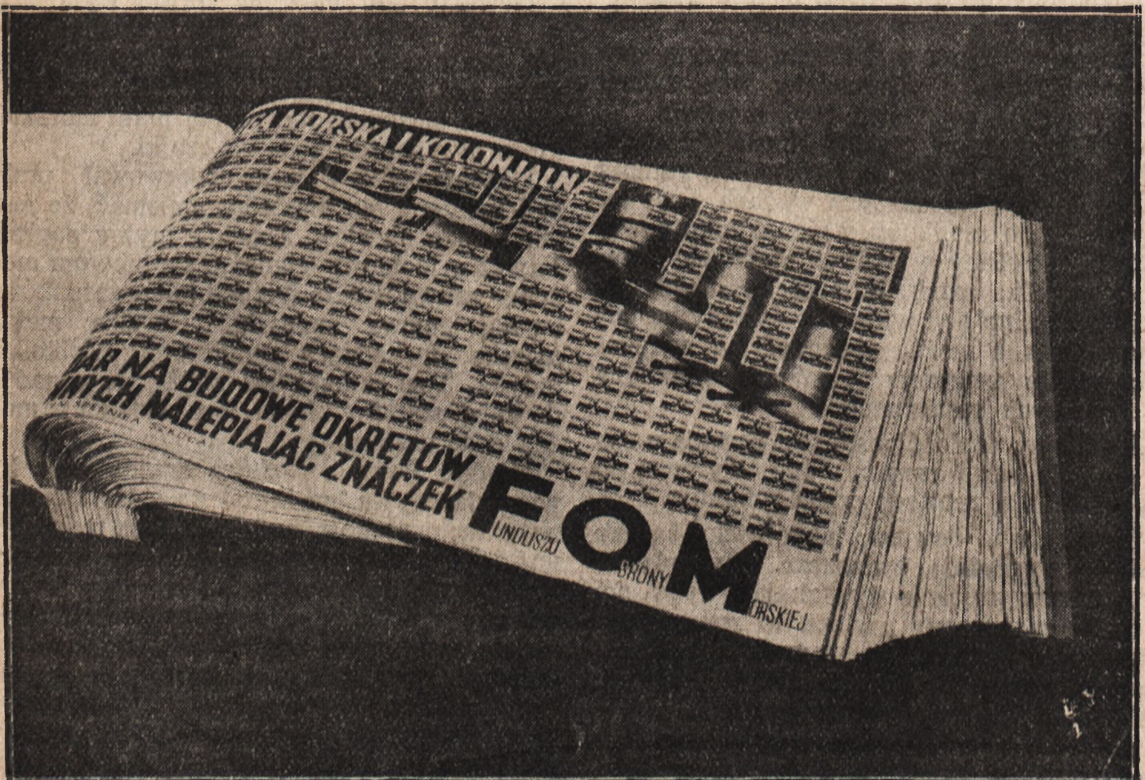
Niestety, nie mamy jeszcze nad naszem morzem takiego muzeum, aby można w niem było zobaczyć wszystkie te ssaki i ptaki, o których tu mówiliśmy. Niektóre możecie jednak widzieć w Morskiem Laboratorjum Rybackiem (Stacji Morskiej) na Helu. A ogromny zbiór — i to nietylko ssaków i ptaków, lecz i innych zwierząt Bałtyku znajduje się w Muzeum w Gdańsku, które też z tego powodu zasługuje na szczegółowe obejrzenie i nie powinno być pomijane przez nas przy zwiedzaniu Gdańska.

St. S.

Na konto F.O.M. w P.K.O. Nr. 30.680

wpłacono do dn. 1. IV,

zł. 2.124.049,34



Olbrzymia księga, utworzona z okrętów-plakatów, wyklejonych przez młodzież szkół warszawskich znaczkami FOM'u — złożona Marszałkowi Piłsudskiemu w dniu Jego Imienin.

Wyprawa do Afryki Zachodniej

Jeżeli kiedykolwiek będziecie chcieli sprawdzić, co uważa Europejczyk za treść własnej cywilizacji, co przywozi ze sobą na dalekie wybrzeże Zatoki Gwinejskiej, to jedźcie do kolonji angielskiej Gold Coast (Złote Wybrzeże). Miejsce to zmieniło od XVI wieku paru panów: byli tu Portugalczycy, następnie Holendrzy, a już od 100 lat zgórą trzymają się Anglicy.

Cóż Europejczycy tu przywieźli? W pierwszym rzędzie mrówczą, a energiczną pracę. Nie myślcie, że pod zwrotnikami człowiek siedzi w cieniu drzew, murzyn mu zrywa banany czy podaje ananasy, a on w słodkim bezczynie spoczywa. Wprost przeciwnie: pomimo istotnie tropikalnej temperatury (nie mniej, niż 28 st. C. w cieniu, a raczej w nocy!) praca tu wre. Pracuje biały kupiec, pracuje urzędnik, pracuje inżynier, pracuje oficer. I rezultaty pracy są zaiste godne uwagi: oto w tym kraju zbudowano sztuczny port z ogromnym basenem, gdzie mieści się swobodnie 10 statków, każdy o pojemności minimum 7000 ton. Port ten — Takoradi — jest jedynym poza Lagos portem, w którym można wyładowywać okręt kranami. Kosztował on 4,5 miljona f. szt.

Ale port — to tylko jedna strona aktywności kolonjalnej Anglików. Zbudowali oni pozą tem kolej żelazną o bardzo rozgałęzionej trasie, a na drogi bite wydają 100.000 f. szt. rocznie. A teraz dodajmy do tego szkolnictwo dla czarnych od szkół niższych do liceum w Akrze, dodajmy sądownictwo, prasę — wychodzą tu dwa dzienniki i parę tygodników.

Przejdźmy teraz do działalności handlowej. Wybrzeża Zatoki Gwinejskiej dają 60 proc. kakao, spożywanego przez świat. Szereg linij okrętowych, a mianowicie: dwie angielskie, francuska, niemiecka, amerykańska, nie licząc takich trampów, jak my, rozwozi ten skarb Gold Coast po świecie. A poza tem statki te zabierają mahoń i heban, rudę manganową, orzeszki palmowe, kopre.

Prócz handlu istnieje w tej kolonji i przemysł. Reprezentuje go przedewszystkiem górnictwo. Kompanja górnicza dobywa złoto i rudę manganową. A w Akrze istnieje nawet browar, wyrabiający wcale niezłe piwo...

Właśnie pobyt w tej kolonji miał zdecydować o powodzeniu naszej akcji. Pomimo bardzo silnego oporu ze strony linij okrętowych i wielkich kompanij, zwyciężyliśmy, sprzedaliśmy polski towar i dziś już możemy uznać naszą wyprawę za udaną!...

*

Jeszcze jedna kolonja, jeszcze jedno miasto. W tym wypadku już nie miasto, budowane przez Anglików, czy Francuzów, ani też przez ich poprzedników Portugalczyków czy Holendrów. Kraj i miasto organizowane przez Niemców.

Lomé niewielkie miasto, nie większe od Monrowji, jest jednak inne niż wszystkie dotychczas przez nas widziane miasta afrykańskie. Urbanistyka, umiejętność rozplanowania miasta są dziś sztuką, której służy szereg poważnych architektów. Ale szukać zastosowania prawideł urbanistyki w Afryce — to, zdaje się, conajmniej gruba przesada. Tymczasem Niemcy i to potrafili zrobić: miasto Lomé i dziś może imponować logiką budowy, hygieną, rozsądnem przemyśleniem szczegółów.

Najważniejszą zasadą budowy miast w Afryce Podzwrotnikowej jest utrzymanie rozsądnej odległości budowli od budowli, zacienianie dróg, stworzenie otoczenia parkowego dla domów, przyczem jednak sama budowla musi być dość daleko od drzew. Te wszystkie zasady budownictwa znajdujemy w Lomé, nie tylko w części „oficjalnej" miasta, gdzie mieszczą się urzędy i mieszkają biali, ale nawet i w części handlowej.

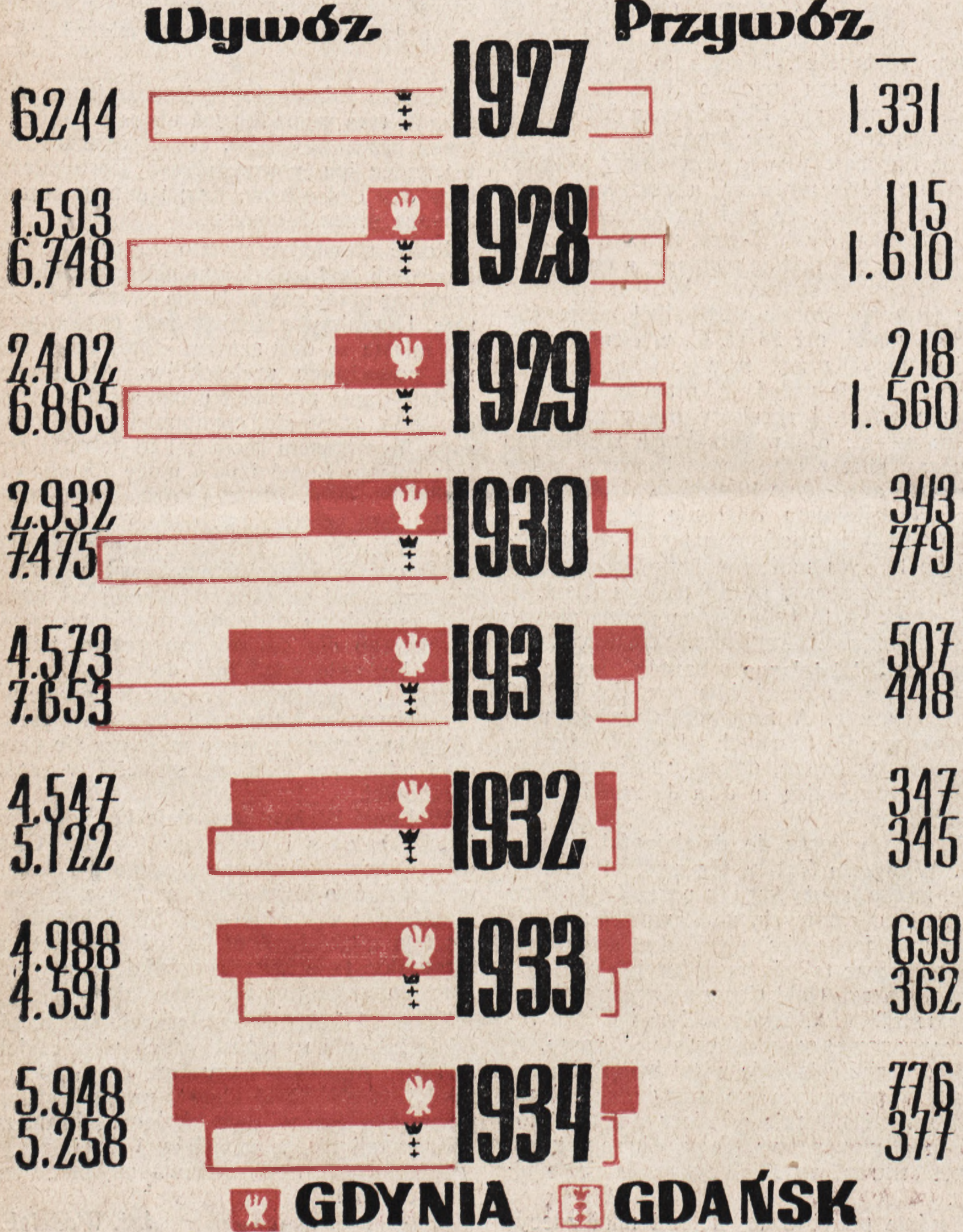
W Lomé istnieją wspaniałe kościoły: katolicka katedra i protestancki zbór. Obydwa górują nad miastem, czego nie można powiedzieć o kościołach w Akrze, Secondi, Abidjan czy Monrowji. Misja katolicka, złożona z „białych ojców" i z zakonnic, utrzymuje tu szkoły, prowadzi je z wielkiem powodzeniem i poświęceniem.

Francuzi i Anglicy po objęciu Togo, niewiele zmienili w urządzeniach niemieckich. Anglicy, przyłączywszy część Togo do swojej kolonji Gold Coast, prowadzą tam pracę tak, jak w całej kolonji. Francuzi pobudowali trochę gmachów i kolei.

A murzyni marzą o dawnych, przedwojennych czasach.

Inż. Wodniak.

HANDEL PRZEZ GDYNIĘ I GDAŃSK W TYSIĄCACH TON



HANDEL PRZEZ GDYNIĘ I GDAŃSK W MILJONACH ZŁOTYCH



Wywóz Gdynia	Wywóz Gdańsk	Rok	Przywóz Gdynia	Przywóz Gdańsk
—	677	1927	—	725
45	588	1928	34	888
71	699	1929	64	793
147	651	1930	84	512
283	451	1931	106	269
217	293	1932	133	178
239	284	1933	297	124
270	327	1934	385	94

GDYNIA GDAŃSK

Nasza kolonizacja w Paranie

Czytelnikom „Polski na Morzu" możemy zakomunikować radosną wieść, że Liga Morska i Kolonjalna otrzymała zawiadomienie od konsulatu brazylijskiego, że konsulat w myśl rozporządzenia rządu brazylijskiego rozpoczyna już wydawanie wiz dla emigrantów, udających się na kolonję Ligi w Paranie.

W poprzednim numerze Polski na Morzu" podaliśmy opis terenów tak zwanego rezerwatu indyjskiego, który nasza Liga uzyskała pod kolonizację i zaznaczyliśmy, że cena jednego hektara nie będzie przekraczała kwoty około 70 milrejsów, czyli 25—30 zł. i to płatnych w ratach. Ponieważ działki osadnicze mają po 25 hektarów obszaru, więc cena całej działki wyniesie około 400 zł., z których 100 złotych trzeba będzie zapłacić w Polsce tytułem zadatku, a resztę w trzech lub czterech ratach, z których pierwszą zapłaci się dopiero w dwa lata po osiedleniu się na miejscu. Zupełnie ścisłej wysokości rat jeszcze podać nie możemy, gdyż oczekujemy lada dzień nadesłania z Parany dokładnego wykazu kosztów własnych. Liga niema zamiaru na kolonistach zarabiać, ale i tracić nie może, gdyż w drugim wypadku prędko zjadłaby własny kapitał i nie mogłaby kolonizacji prowadzić.

W każdym razie chcący jechać na kolonję Ligi mogą być pewni, że ogólna cena 25 ha ziemi nie przekroczy 400 zł., a zadatek przed wyjazdem z Polski nie będzie większy od 100 zł. Poza zadatkiem trzeba jeszcze mieć pieniądze na drogę, na zagospodarowanie się i na jakieś sześć miesięcy utrzymania do pierwszych zbiorów. Koszt drogi, licząc w cyfrach okrągłych, z Polski do portu Santos i kolej w Brazylji wynosi 700 złotych dla osoby dorosłej, połowę tej sumy dla dziecka, dla niemowląt darmo. Na zagospodarowanie się dobrze jest mieć ze sobą ze dwieście złotych, co czyni w Paranie dość dużą sumę, bo prawie 600 milrejsów i od 100 do 200 zł. na życie w pierwszych miesiącach po przyjeździe. Wprawdzie przyjeżdżają do Parany osadnicy niejednokrotnie bez grosza w kieszeni i dają sobie radę, ale z gotówką zawsze jest lżej. Słowem, rodzina, składająca się z dwuch osób dorosłych, to jest męża i żony, powinna posiadać w gotówce:

Na drogę po 700 zł. —	1.400 zł.
Na zagospodarowanie się	200 „
Na życie	200 „
Na zadatek	100 „
Razem	1.900 zł.

Rodziny liczniejsze muszą mieć pieniędzy więcej, gdyż na każdą osobę dorosłą dochodzi 700 zł. na drogę i trochę dojdzie na życie.

Tych, którzy wybierają się do Parany uprzedzamy, że dzisiaj nigdzie na świecie złota na ulicach niema, ani nikt płotami z kiełbasy swojej osady nie grodzi. Każdego emigranta czeka po przyjeździe ciężka praca, *cięższa niż w Polsce*. Tutaj w kraju każdy najbiedniejszy nawet chłop, jeżeli nie ziemię, to swoje domowe gospodarstwo ma od dziada czy pradziada, czyli ma gospodarstwo urządzone, ma łyżki, miski, garnki, siekiery, gwoździe, łopaty rzemienie i rzemyczki i tak dalej; częstokroć sam nawet nie wie, ile różnego dobra, zdawałoby się, bezpożytecznego posiada. Tam w Paranie każdy z osadników będzie miał tylko to, co z sobą przywiezie, a na wszystko inne będzie musiał zapracować. I wówczas dopiero się okaże, ilu to rzeczy brak w gospodarstwie, nie wyłączając zardzewiałego gwoździa i starego guzika. Radzimy przeto zabierać z sobą wszystkiego jaknajwięcej, ale zabierać mądrze, gdyż każda najdrobniejsza rzecz ułatwi zagospodarowanie się.

Po kilku latach harowania, życie zacznie się układać znacznie łatwiej, niż w Europie. Podatki od rolników wynoszą grosze (coś około 10 groszy od hektara), klimat ciepły, zbliżony do włoskiego, a na skutek tego koszt ubrania i mieszkania niewielki, ziemi dużo i tania, więc człowiek pracowity i trzeźwy szybko dochodzi do dobrobytu. Niejeden małorolny z Polski, utrzymujący tutaj z trudem jedną krowinę lub parę świn, tam ma wszelakiej gadziny i ptactwa w bród, a gospodynie nieraz nie wiedzą, ile kur posiadają.

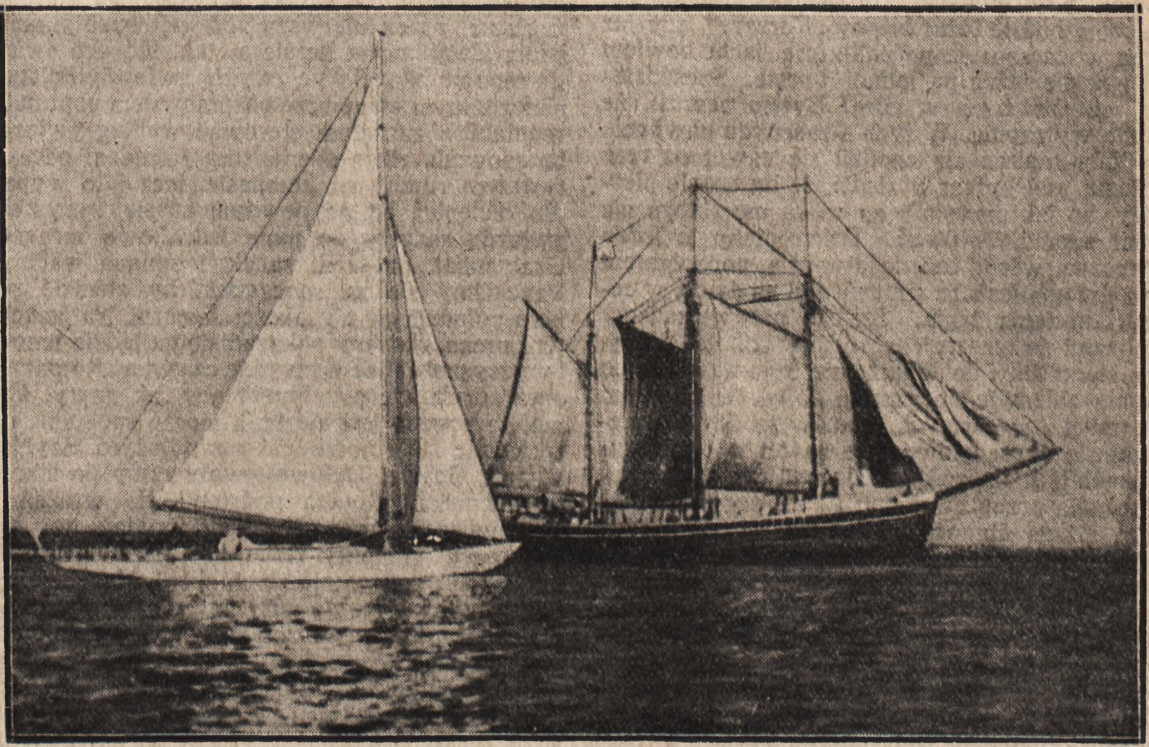
Chcący jechać do Parany na kolonję Ligi mogą nadsyłać swoje zgłoszenia albo do biura Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej, albo też do Biura Syndykatu Emigracyjnego, ul. Alberta króla Belgów 7 w Warszawie, gdyż sprawy przejazdu osadników i wogóle emigrantów załatwia Syndykat Emigracyjny.

Michał Pankiewicz.

Ostatni rejs

W lecie roku ubiegłego 8 harcerzy - żeglarzy, z których najstarszy liczył 21 lat, odbyło wyprawę na jachcie „Korsarz" odwiedzając szereg portów na morzu Bałtyckiem. Zamieszczamy fragment tej wyprawy, opisanej przez jednego z członków załogi „Korsarza".

Pobyt na czarownej wyspie Christjansö skończony, ruszamy więc do ostatniego portu naszej wędrówki „Kalskrony". Długie godziny upływają na rozmyślaniach i śpiewie, wśród przelewających się kłębowisk wody. Trzytygodniowe błądzenie po Bałtyku nauczyło nas myśleć innemi kategorjami, a wszystkie zagadnienia i troski zbiegają się do morza, które jest nietylko czynnikiem łączności jako droga, lecz także źródłem nachnień, powodem konsolidacji wewnętrznej i twardych postanowień. Ten szary, zimny żywioł tyle ma mocy, tyle daje sił i tak korzystnie zmienia człowieka. Szybka podróż poza karmieniem rybek i systematycznem oblewaniem falami nie dostarczyła specjalnych wrażeń. Każdy z załogi czuje się wilkiem morskim, jakby morze sięgało mu do kolan (a dzieje się to tylko od czasu do czasu). Droga upływa bez wydarzeń. Koło godziny 17-ej rysują się niewyraźnie — jakby poszarpane chmury — dalekie brzegi szwedzkie. Po pewnym czasie ląd widać wyraźnie, a na jachcie szykujemy się do trudnego wejścia do portu. Fala jest dość duża, to też trzeba trzymać się ściśle wytyczonej wiechami drogi, bo zejście poza farwater mogłoby spowodować wysypanie się na kamieniach. Na tych samych wodach przed 3-ma laty nasz stary „Junak" przez dwie godziny siedział na kamienistem dnie morza. Kapitan „Korsarza" biega jak szalony, szukając właściwej drogi, a sytuację pogarsza brak mapy tego odcinka, tak, że posługujemy się tylko locją i wyznaczającemi drogę wiechami. Powoli mija jacht, szwedzki fort morski, poligon artyleryjski i na zredukowanych żaglach wpływa do portu w Kalskronie. I znowu mycie pokładu, znowu czyszczenie metali, i wyprawa do miasta po naukę i wrażenia. Oto jest życie żeglarzy. Lądy i ludzie zmieniają się jak na ekranie. Co port, to coś nowego, co kraj, to inne zwyczaje. Nadchodzi wieczór, wiejący z lądu wiatr przynosi gęsty, siekący deszcz, kładziemy się wcześniej spać, by jutro ruszyć w ostatni rejs do Polski. Następnego dnia do godziny 14-ej zwiedzamy miasto, bazę wojenną marynarki szwedzkiej, i szykujemy się do drogi. O godzinie 15-ej wszystko gotowe, rzucamy cumy



Szkuner „Harcerz"

i odbijamy od mola. Po przepłynięciu mili morskiej wpadamy w mrowie wspaniale wyglądających mieczowych łodzi z ożaglowaniem łacińskiem, które w liczbie około 70-ciu halsowały po zatoce. Na morzu niespokojne rozpryski wody oblewają siedzących w łodzi Szwedów, a „Korsarz“ z trudem rozcina atakujące go fale. W taką pogodę jak dzisiejsza nie wychodziliśmy na morze. Spodziewamy się tańca, bo baksztagowy wiatr huśta nielada. Nagle jak przy Christiansö uderzamy kilem o dno i po momencie strachu żeglujemy dalej. Szczęście, że wskutek naporu wiatru jacht leżał na jednej burcie, mogliśmy więc łatwo prześlizgnąć się, lecz gdyby statek zanurzał się normalnie, siedzielibyśmy na kamieniach jak w kleszczach. Ach te kamienie. To zmora długich nocnych wacht. Jak miło byłoby spać na służbie, gdyby nie lęk przed nowoczesnem ukamienowaniem. Lecz już po strachu, najpłytsze miejsca farwateru za nami. Farwaterem płyniemy na foku i bezanie, przy pomocy motoru. Kapitan ubezpiecza się w ten sposób przed dryfem, który mógłby znieść jacht z wytyczonej drogi. Jesteśmy wreszcie na pełnem morzu. Motor gaśnie, lecz mimo tego jacht sunie bez grota koło 7 mil na godzinę. Niebywała szybkość! Silnie nachylony statek goni po falach, a załoga zapoznaje się „z kolorem wody“, który, jak mówią fachowcy, zjaśniał o jeden ton wskutek naszej wyprawy. Gdy myślałem o tem, postawił mnie na nogi rozkaz „Grot w górę!“ Myślałem, że źle słyszę! Na czem będzie leżał biedny „Korsarz“, gdy już teraz woda szoruje po pokładzie, jacht bowiem posuwa się leżąc na jednej burcie. Sześćdziesiąt metrów żagla w górę! Byłem pewien, że kil nie wytrzyma. W tych strasznych chwilach, gdy bóg-kapitan nie zgodził się nawet na refy w żaglu, rad byłem w złości, że on utonie pierwszy, bo jak przystało na wilka morskiego nie umiał zupełnie pływać. Pokrzepiony tą jedną słoneczną, wśród czarności myślą, poczołgałem się z dwoma jeszcze straceńcami na dziób, w celu podniesienia żagla. Szybko przywiązaliśmy się linami do masztu i zaczęliśmy robotę. Wody, gdy stanęliśmy do łopotu, nie było zawiele, bo sięgała zaledwie do pasa, a najwyżej co drugi lub trzeci z szalejących gromów wodnych przelewał się przez głowę. Ale nawet w tych wypadkach (jak zauważył siedzący przy sterze kapitan) siła przepływającej fali nie porywała nas dalej, niż na długość wiążących lin. Wypadek doprawdy wyjątkowy! Jak nie kochać za to morza! Po piętnastu długich minutach moczenia się w słonej wodzie, żagiel był zamocowany, a jacht ku naszemu zdziwieniu, po nałożeniu grota wyprostował się widocznie. Chytry kapitan nie powiedział, że po całkowitem ożaglowaniu jachtu zmieni kurs, a my pieniliśmy się razem z morzem nadarmo przez tyle minut. Wskutek zmiany o kilka rumbów kursu wiatr wiał pod większym kątem, i dzięki temu czterej nasi towarzysze podróży, którzy spadali do tej pory z koji na podłogę kajuty, po 2-ch z każdej strony (zależnie od tego na której burcie leżał jacht), teraz w czasie jazdy „z górki na pagórki“ lub „w górę, w górę miły bracie“ stawali w czasie snu na głowach, symetrycznie po 1-ym z każdej strony. Godnie kończyliśmy morskie swawole. Pod wieczór, wytrenowani stawaniem na głowach, rozpoczęliśmy śpiewy, dzięki którym nasz skarb prawdziwy — kucharz — nie mógł spać (nietylko on), ugotował więc z nudów kartofle „w mundurkach“, które ze smakiem (i musztardą) zajadali ci, którzy siedzieli na „zawietrznej“, bo naczynie i musztarda przesuwały się razem z ruchami statku. Taka już dola żeglarzy! Słońce z żalu, że rzucamy już wędrówkę po pięknym Bałtyku, kryje się w naszych oczach w rozhukanych wodach. Sił nie odczuliśmy ten desperacki krok słoneczka i... poszliśmy spać, zrzucani od czasu do czasu na podłogę kajuty dla rozprostowania kości. Noc! godzina 24-ta, gwiazdy zamglone mają dziwny czerwony odblask. Z prawdziwym wysiłkiem porzucam ciepłą koję i wychodzę na wachtę. Długie godziny służby ciążą nieznośnie. Noc ma wybitnie niesympatyczny wyraz, a niebo jest tak nisko, że przytłacza swym masywem i czarnością. Działa to widocznie na mego partnera, bo ciągle patrzy w morze i nie odpowiada na moje pytania, dając tylko znać rękoma, że jest bardzo zajęty. A ja, jak przystało na starego żeglarza, przez pierwszą godzinę wachty omijałem idący mi na kursie statek, którego światło topowe okazało się zwykłą gwiazdą. Po tym niefortunnym manewrze postanowiłem poprawić reputację i zacząłem sterować według gwiazd, bo spowodu złego oświetlenia z trudem odczytywałem rumby na kompasie, lecz i to wypadło nielepiej, bo po pewnym czasie wszystkie gwiazdy zaczęły do mnie jednakowo mrugać. Czas mijał, nadszedł ranek, i zmiana wachty. Rzuciliśmy się na spoczynek, by zbudzić się koło południa na wysokości Jastarni. Na jachcie wre praca. Musimy pokazać się na lądzie umyci i wyczyszczeni za wszystkie czasy, a „Korsarz“, nasz „druh wierny“ błyszczący jak nowy. Mimo, że pogoda jest niezła, a morze spokojne, na trawersie Helu porządnie nas położyło. Szybko mijamy Gdynię, Orłowo i wpływamy do starego Gdańska. Koniec podróży! Ile wrażeń i wspomnień przychodzi! Dziś wydają mi się bez sensu momenty słabości i braku wiary w pomyślne przetrwanie złych chwil. Morze zmienia człowieka, morze uczy żyć. Zrozumiałem to niejednokrotnie podczas tej trzytygodniowej wędrówki.

Harcerzu idź w Morze! Polskie Morze dla Polskiej Młodzieży — to nowa, niezapisana, a tak piękna karta.

Leon Matuszewski.

„Flaga Admirała"

Pod tym tytułem została wydana w Rydze przez W. Wrede książka w języku rosyjskim, zawierająca kilkanaście opowiadań morskich, autorami których są oficerowie b. floty carskiej. Jedno z tych opowiadań jest tem ciekawe dla nas, że główną rolę w niem odgrywa admirał Mańkowski, Polak w służbie rosyjskiej.

Było to w jesieni 1910 roku. Eskadra rosyjska, składająca się z pancernika „Cesariewicz" pod flagą kontr-admirała Mańkowskiego oraz z krążowników „Riurik" i „Bogatyr", przyszła do Fiume. Przyszedłszy na redę, odpowiednią ilością strzałów odsalutowała austrjackiej banderze, powiewającej na twierdzy — lecz odpowiedzi nie otrzymała.

W parę godzin potem nadeszła i stanęła na redzie eskadra austrjacka pod dowództwem admirała księcia Montecculi. Zgodnie ze zwyczajami międzynarodowemi admirał Mańkowski jako młodszy rangą od admirała austrjackiego, salutował go pierwszy, lecz odpowiedzi również nie otrzymał. Mało tego, gdy Mańkowski udał się z wizytą do księcia Montecculi, oficer flagowy, który spotkał Mańkowskiego przy wejściu na okręt, zameldował, że książe ma gości i nie może przyjąć rosyjskiego admirała; ponadto, gdy Mańkowski odbił od burty austrjackiego okrętu, wcale mu nie odsalutowano.

Nie trudno domyśleć się, jak głęboko admirał Mańkowski uczuł się obrażony i dotknięty!

Wkrótce od austrjackiego okrętu flagowego odbiła parowa szalupa pod flagą admiralską. Gdy dobiła do „Cesariewicza", na dolną platformę trapu zeszedł porucznik, młodszy oficer flagowy admirała Mańkowskiego i zameldował księciu Montecculi, że admirał nie może go przyjąć, gdyż jest zajęty przeglądem tylko co otrzymanej korespondencji urzędowej. Montecculi odpowiedział, że w takim razie nie będzie admirałowi przeszkadzać, przyczem prosił, by mu nie salutowano przy odbijaniu od „Cesariewicza".

W godzinę potem admirał Mańkowski posłał swego oficera flagowego do austrjackiego admirała z oświadczeniem, że on, Mańkowski, wymaga i żąda, by nazajutrz o godzinie 8-ej, t. j. w momencie podnoszenia bandery, austrjacka eskadra i twierdza odsalutowały banderze rosyjskiej. Admirał Montecculi odpowiedział, że twierdza odsalutuje, lecz eskadra tego uczynić nie będzie mogła, gdyż już o godzinie 5-ej wyjdzie znowu w morze. Równocześnie austrjacki oficer flagowy w imieniu swego admirała wyraził ubolewanie z powodu zaszłego incydentu.

Na powyższe Mańkowski oświadczył, że żądania swego nie zmieni i nie cofnie; że nie wypuści eskadry austrjackiej, o ile ona nie odsalutuje poprzednio banderze rosyjskiej.

Dwa razy przyjeżdżał na „Cesariewicza" austrjacki oficer flagowy, starając się wpłynąć na Mańkowskiego, by zmienił swe żądania, i twierdząc, że eskadra austrjacka musi wyjść w morze o godzinie 5-ej. Admirał Mańkowski był głuchy na wszelkie wyjaśnienia.

„Po raz ostatni oświadczam", rzekł do żegnającego się z nim oficera, „że nie wypuszczę eskadry austrjackiej, o ile memu żądaniu nie stanie się zadość".

Po odjeździe austrjackiego oficera, na „Cesariewiczu" został podniesiony sygnał: „Admirał wzywa do siebie dowódców okrętów".

Na odprawie dowódców ustalono plan ewentualnej bitwy, przyczem postanowiono, że huraganowy ogień wszystkich trzech okrętów rosyjskich zostanie odrazu skierowany na austrjacki okręt flagowy.

Odprawa skończyła się, dowódcy wrócili na swe okręty, — a na „Cesariewiczu" załopotał sygnał: „Przygotować się do bitwy!"

Nikt nie spał tej nocy: oficerowie, artylerzyści, torpedyści, wszyscy trwali przez cały czas na posterunkach bojowych.

Godzina 4-ta rano. Na mostek „Cesariewicza" wchodzi admirał Mańkowski i, patrząc w kierunku stojącej na kotwicy eskadry austrjackiej, zapala spokojnie papierosa.

Dnieje — widać już austrjackie kolosy, z kominów których zaczyna gęstemi kłębami walić czarny dym — eskadra przygotowuje się do wyjścia w morze.

Godzina 5-ta rano. Na rosyjskich okrętach grają: „Alarm bojowy!"

Grają trąbki, dzwonią dzwonki alarmowe. Drgnęły olbrzymie lufy dział i wszystkie groźnie

wystawiły swe paszcze na austrjacki okręt admiralski. Niech się tylko ruszy — a grad pocisków spadnie nań, siejąc śmierć i zniszczenie!

Lecz austrjackie okręty stoją nieruchomo!

Godzina 5 min. 10 — „tam“ wszystko spokojnie.

Godzina 5 min. 30 — żaden z okrętów nawet nie drgnie.

Godzina 6-ta, Wzeszło słońce. Załoga rosyjskich okrętów spożywa pokolei śniadanie.

A „tam“ wciąż żadnego ruchu — jak wkopane stoją nieruchomo na kotwicach austrjackie kolosy!

Na mostku „Cesariewicza“ chodzi admirał Mańkowski i pali papierosa...

. . . .

. . . .

„Panie Admirale! Melduję posłusznie, za minutę podniesienie bandery!“

„Dobrze! Dziękuję!“

Oczy setek ludzi są wlepione w austrjacki okręt admiralski, patrzą nań i wyloty dział

„Do bandery! Baczność!“

W minutę później: „Banderę podnieść!“

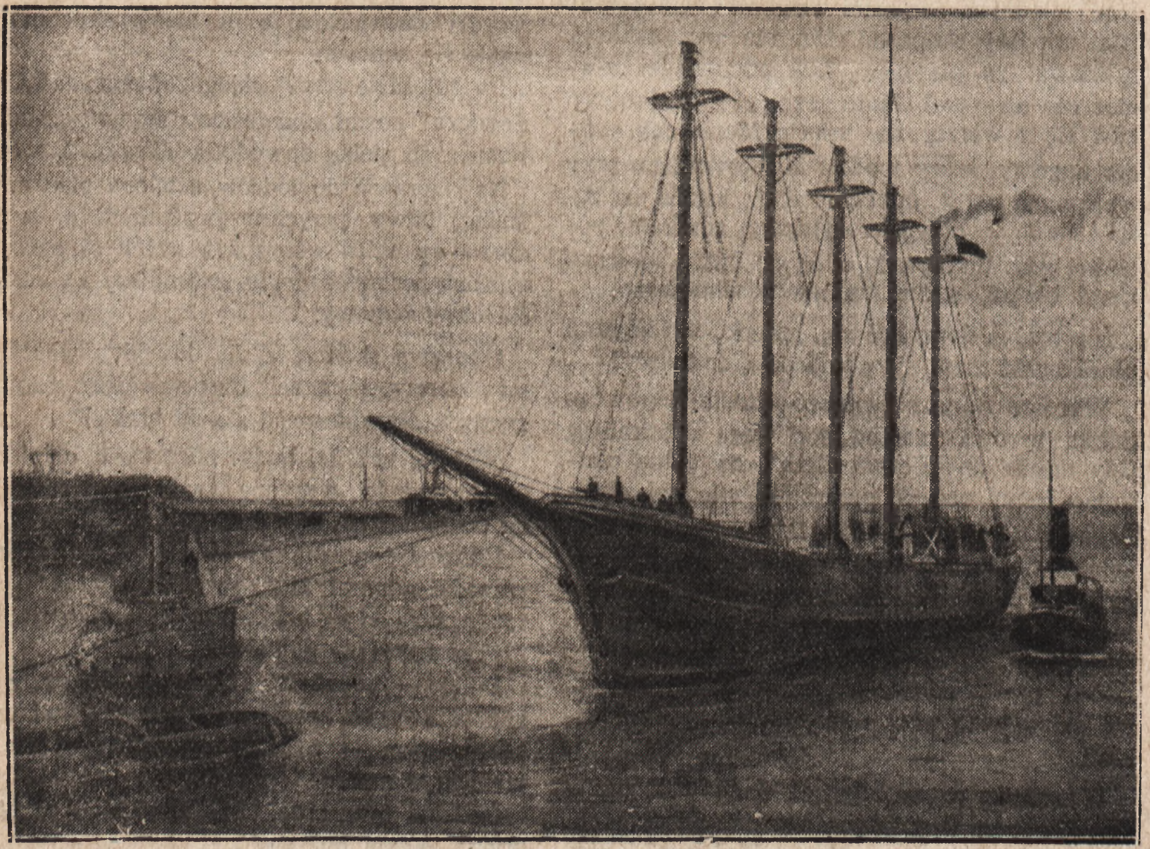
W tym samym momencie z burty austrjackiego okrętu wyleciał kłąb dymu, huk targnął uszami: rozpoczęto salutowanie.

Ze strony rosyjskiej nie było odpowiedzi, gdy eskadra austrjacka przechodziła tuż obok, grzmiąc z dział, z załogą na baczność, przy dźwiękach hymnu.

Admirał Mańkowski zwyciężył...

Polacy, choć w służbie obcej, wyróżniali się i znani byli jako ludzie charakteru, woli i dużej cywilnej odwagi.

G. K.



„Elemka“ wchodzi do portu gdyńskiego.

Wiadomości organizacyjne

Ze zbiórki na F. O. M. w szkołach warszawskich. Niemożliwe jest wymienić tutaj wszystkie szkoły warszawskie, które złożyły ofiary na F. O. M.; pośród tych, które wykupiły największą ilość plakatów-okrętów znaczkami Fund. Obrony Morskiej, wysuwają się: Gimnazjum i Szkoła Powsz. SS. Nazaretanek — 13 plakatów wyklejonych znaczkami na zł. 137.50; Gimnazjum im. Króla Władysława IV nadesłało 11 plakatów; Gimn. „Collegjum" — 7 plakatów bardzo ładnie zalepionych; Państwowy Instytut Robót Ręcznych wykleił znaczkami po 50 gr. 1 plakat na sumę zł. 66; Liceum Handlowe H. Chankowskiej — 2 plakaty, z których jeden zatytułowano „Polacy frontem do morza", drugi zaś: „Liceum Handlowe Żeńskie H. Chankowskiej 19 marca 1935 r."; Gimn. I Miejskie złożyło na F. O. M. zł. 445.60; Gimn. im, Władysława IV — zł. 400; Gimn. pod wezw. św. Wojciecha — zł. 182.50; Gimn. Gagatnickiej — zł. 100.

Również dużą ofiarność wykazały szkoły powszechne, a więc: Szkoła Nr. 23 wylepiła 9 plakatów na zł. 62.50; Szkoła Nr. 3 — 8 plakatów na zł. 72.—; Szkoła Nr. 49 — 7 plakatów na zł. 75.—; Szkoła Nr. 98 — 6 plakatów na zł. 66.25; Szkoła Nr. 16 — 4 plakaty na zł. 62.50.

Niemniejszą ofiarność wykazały Koła Szkolne z innych miejscowości całej Polski, składając większe czy mniejsze sumy na F. O. M.: Koło gimnazjalne w Kępnie dochód z wieczornicy w wys. 25 zł., przy szkole w Skórkowicach dochód z wieczornicy w wys. 24 zł., przy Gimnazjum 748 w Grudziądzu 40 zł. na 5 plakatach okrętach.

Obóz propagandowo - żeglarski nad jeziorem Narocz. Zarząd Główny L.M.K. organizuje w czasie tegorocznych wakacyj letnich obóz propagandowo - żeglarski nad jeziorem Narocz dla członków kół szkolnych L.M.K. w wieku od lat 14, obojga płci. Obóz będzie trwał od 19-go czerwca do 15 sierpnia r. b. i będzie obejmował 2 turnusy: 1-y — od 19.VI. do 16.VII. r.b., 2-gi — od 18.VII. do 15.VIII r. b.

Opłata za 4-ro tygodniowy pobyt w obozie wynosi zł. 45, za korzystanie z taboru — zł. 5, razem zł. 50.



Gen. G. Orlicz-Dreszer dekoruje Krzyżami Zasługi zdobywców Atlantyku por. A. Bohomolca i por. mar. J. Świechowskiego

Zgłoszenia na obóz przyjmowane są od zaraz, przy zgłoszeniu należy wpłacić zadatek w kwocie zł. 10 na konto P. K. O. Nr. 367 z zaznaczeniem na odwrocie przekazu „obóz nad Naroczą 1-y (lub 2-gi) turnus". Adres: Warszawa, ul. Widok 10, Zarząd Główny L.M.K.

Uczestnicy (czki) mogą się zgłaszać na jeden turnus lub na obydwa. Najkrótszy pobyt w obozie trwać będzie 4 tygodnie.

Celem obozu będzie dać uczestnikom praktyczne i teoretyczne wiadomości z zakresu żeglarstwa, pływania różnemi sposobami i wychowania fizycznego. Ponadto uczestnicy otrzymają wiadomości z zakresu wszytkich najważniejszych spraw, dotyczących naszego morza.

Zgłoszenia na 1-y turnus będą przyjmowane do dnia 10 czerwca, na 2-gi turnus — do 5 lipca r. bież.

Szczegółowe instrukcje na piśmie otrzyma każdy po zgłoszeniu się.

Z ruchu wydawniczego

W ostatnim czasie ukazała się książka Marji Wiąckowej p. t. **„Piszmy do Polaków na Obczyźnie".**

Praca zawiera materjał informacyjny i wskazówki praktyczno - organizacyjne o nawiązaniu kontaktu między Macierzą a Polonją Zagraniczną.

Jako najłatwiejszy sposób nawiązania bliższych stosunków z Polakami na obczyźnie uważa autorka wymianę korespondencji i to zarówno między młodzieżą szkolną i pozaszkolną jak i wszelkiego rodzaju towarzystwami.

Dlaczego należy pisać do Polaków na Obczyźnie? — Polska prasa na obczyźnie często nie odpowiada zadaniu i przynosi z kraju wieści czysto sensacyjne. Trzeba więc żeby listy mogły zastąpić swą treścią jałową treść takich pism.

Następnie autorka zajmuje się tem, jak nale-

ży pisać. Kładzie nacisk na prostotę stylu i treści, na bezpośredniość wrażeń. Wszelkie nienaturalne, według schematu wypisywane listy nie odpowiadają zupełnie zamierzonemu celowi, którym jest przedewszystkiem łączność uczuciowa Polaków na całym świecie. Poza listami wymienia cały szereg przesyłek, które przydać się mogą i sprawią przyjemność rodakom z zagranicy.

Wreszcie kto i do kogo ma pisać: Autorka wymienia przedewszystkiem starsze klasy szkół powszechnych, organizacje i osoby pojedyncze. Kładzie nacisk żeby korespondowały ze sobą raczej instytucje pokrewne, a więc szkoły ze szkołami, analogiczne organizacje itd.

Wreszcie przypomina społeczeństwu tych, którzy szczególnie potrzebują głosu z dalekiej Ojczyzny: a więc chorych ze szpitali, robotników rolnych, żołnierzy z Legji Cudzoziemskiej; zaleca korespondencję mającą na celu pomoc w samokształceniu. Wskazówki te uwypukla cały szereg przykładów — listów przytoczonych z kraju i z zagranicy. Każdy znajdzie w tej książce materjał, który pomoże mu w zorganizowaniu niezmiernie ważnej pracy cementującej Polonję zagraniczną z krajem swych Ojców.

Książka ta powinna się znaleźć w każdej bibljotece towarzystwa oświatowego, zarówno w kraju jak zagranicą.

Z życia Kół Szkolnych L.M.K.

W marcu b. r. zawiązane zostało koło przy 3-letniem Koedukacyjnem Liceum Handlowem w Gdyni. Koło to postanowiło prowadzić propagandę haseł LMK. nietylko na terenie Liceum, ale także wśród miejscowego społeczeństwa. Należy przypuszczać, że i inne szkoły w Gdyni pójdą za tym przykładem i zorganizują u siebie koła LMK.

Koło szkolne w Kwasówce pow. grodzieńskiego postawiło za główny cel swojej działalności wspomaganie rozbudowy floty wojennej, gdyż, jak piszą członkowie koła „od tego zależy spokojny byt Polski".

Koło przy Szkole Powsz. Męskiej w Międzychodzie n/Wartą nakreśliło sobie program działalności, który nietylko obejmuje propagandę na rzecz morza, lecz zawiera szereg punktów o znaczeniu praktycznem, a więc: budowę kajaków, urządzanie konkursów na modele wszelkiego typu łodzi i statków, przygotowanie materjałów do wystawy i t. p.

Dzięki inicjatywie kierownika Szkoły Powsz. Nr. 16 w Pabjanicach — p. J. Józefiaka, wszystkie szkoły pabjanickie postanowiły zorganizować u siebie koła LMK.

Członkinie koła przy Szkole Ogrodniczej Żeńskiej w Płocku postanowiły zaopiekować się szkołami polskiemi w Apukaranie (Parana), dając tem wyraz zrozumienia potrzeb naszej młodzieży, znajdującej się na emigracji.

Pięknemi wynikami pracy może się poszczycić koło przy Państw. Gimnazjum im. Bergera w Poznaniu, które urządziło szereg konkursów z nagrodami na tematy gospodarczego znaczenia morza, obrony pobrzeża polskiego, życia rybaka i marynarza; zorganizowano także konkursy na budowę modelu żaglówki i widoki morskie, oraz kursy żeglarskie w Trokach i na terenie gimnazjum. Należy zaznaczyć, iż z własnych funduszów zakupiono 2 żaglówki o pow. żagla 10 m. kw. Ostatnio w marcu urządzono wystawę morską, obejmującą działy: historyczno-gospodarczy, propagandy morza, kolonjalny, modeli żeglarskich i książki morskiej. Dalszemi zamierzeniami koła są: kupno żaglówki o pow. 15 m. kw. żagla oraz zbudowanie ośrodka żeglarskiego w Kiekrzu.

Na terenie województwa kieleckiego akcja organizowania kół szkolnych zatacza coraz szersze kręgi. Z każdym dniem nadchodzą wiadomości o nowych kołach; liczba ich przekroczyła już 100.

W Otynji młodzież koła szkolnego przyszła z pomocą miejscowemu Oddziałowi LMK. w czasie tegorocznego obchodu 15-ej rocznicy odzyskania Pomorza; na program urządzonej akademji złożyły się pięknie wykonane śpiewy i deklamacje okolicznościowe pod kierownictwem pp. naucz. Pleziowej i Rzepy, nadto został wygłoszony ciekawy referat p. Strockiego. Wszystkie budynki w mieście udekorowano flagami państwowemi oraz nalepkami, wydanemi przez Oddział LMK. w Otynji na dochód Funduszu Kolonjalnego.

W Rawie Ruskiej przy Państw. Gimnazjum powstało koło, liczące 137 członków.

Ożywioną działalność wykazuje koło szkolne przy Szkole Powsz. Nr. 6 w Płocku, liczące 105 członków. Organizuje się tam często pogadanki, ilustrowane przezroczami widoków o tematach morskich. Na jednem z pierwszych miejsc postawiono zbiórkę na F. O. M., która odbywała się nietylko w marcu, lecz w ciągu całego roku przy wszelkiego rodzaju uroczystościach.

Tegoroczny obchód rocznicy odzyskania morza urządzono z wielkim nakładem pracy. Obfity program składał się z inscenizacyj, tańców, śpiewów i deklamacyj. Ponadto członkowie koła opiekują się szkołą polską w Paranie.

Komitet Kół Szkolnych LMK. przy Państw. Gimnazjum Żeńskiem im. I. K. Niemcewicza i Męskiem im. J. Poniatowskiego w Łowiczu w dniu 7 marca b. r. w sali Domu Ludowego ku uczczeniu 15-ej rocznicy odzyskania dostępu do morza urządził „Wieczór Morza".

Komitet organizacyjny „Wieczoru Morza" dla celów propagandy morskiej rozdał młodzieży szkół łowickich przeszło 120 biletów bezpłatnych. Czysty dochód w wysokości 60 zł. Komitet przekazał na Fundusz Obrony Morskiej, pragnąc czynem ofiarnym uczcić 15-tą rocznicę odzyskania dostępu do morza.

PRENUMERATA ROCZNA 2 ZŁOTE.

Adres redakcji i administracji: Warszawa, Widok 10 telefony: red. 290-18, admin. 533-88.

WYDAWCA: Liga Morska i Kolonjalna. Redaktor: Henryk Sikorski.

Druk. Zakł. Graf. „Nowoczesna Spółka Wydawnicza", S. A., Warszawa, Marszałkowska 3